Vers une harmonieuse coopération ? La Russie, la Chine et la route polaire de la Soie

Olga Alexeeva, professeur d'histoire de la Chine à l'Université du Québec à Montréal (UQAM)

Frédéric Lasserre, directeur du Conseil québécois d'Études géopolitiques (CQEG), Université Laval

Résumé : Le développement de la coopération sino-russe dans l'Arctique russe, où la présence chinoise est de plus en plus visible, est l'un des résultats les plus marquants du rapprochement entre Pékin et Moscou amorcé depuis plusieurs années. Comment comprendre l'ouverture russe et l'engagement chinois dans cette zone ? Que nous dit-il de la relation sino-russe ?

Depuis la candidature de la Chine comme observateur au Conseil de l'Arctique, et le développement d'un intérêt pour la navigation commerciale et pour l'exploitation des ressources naturelles dans l'Arctique, d'intenses spéculations saisissent les Occidentaux quant aux intentions de la Chine en Arctique. Loin d'avoir apaisé le débat, la publication de la politique arctique de la Chine en 2018, et l'intégration de cette région au grand projet des nouvelles routes de la soie, continue d'alimenter des suspicions. En Russie, une coopération plus forte s'esquisse entre Pékin et Moscou dans la région arctique. En juin 2019, alors que Donald Trump était en Europe pour commémorer les 75 ans du Débarquement en Normandie, Xi Jinping s'est rendu à Moscou. Ce fut sa 8^{e} visite de la Russie depuis son arrivée au pouvoir en 2013. Cette fois-ci, il est venu pour célébrer les 70 ans de l'établissement de relations diplomatiques sino-russes. En effet, l'URSS fut le premier pays à reconnaître le nouvel État communiste, le lendemain de la fondation officielle de la République Populaire de Chine (RPC) par Mao Zedong. Toutefois, l'amitié sino-russe qu'on proclamait alors éternelle s'est vite vue ternie par les divergences géopolitiques et idéologiques qui ont conduit l'URSS et la RPC au bord d'un conflit armé en 1969 et à la dénonciation du traité d'amitié. Aujourd'hui, ces erreurs de parcours semblent oubliées. Dans leur déclaration commune, Xi Jinping et Vladimir Poutine soulignent le caractère durable et profond de l'amitié sino-russe et insistent sur le « niveau sans précédent » des relations bilatérales qui seraient ainsi entrées dans une « nouvelle ère », celle du partenariat global et de coordination stratégique fondée sur la confiance mutuelle[1]. Cette intensité accrue de contacts entre la Chine et la Russie semble préoccuper plusieurs experts et hommes politiques occidentaux : certains y voient les premiers signes de la formation d'une véritable alliance sino-russe fondée sur la contestation du leadership

[1] « Zaïavlenia dlia pressy po itogam rossiïsko-kitaïskikh peregovorov » [Communiqué officiel pour la presse à l'issue de négociations sino-russes], Kremlin, 5 juin 2019, http://kremlin.ru/events/president/news/60672.

Alexeeva, O. et F. Lasserre (2021). Vers une harmonieuse coopération ? La Russie, la Chine et la route polaire de la Soie. Dans Yannis Bouland (dir.), *Les routes maritimes arctiques : vers une redéfinition des axes commerciaux ?*, Institut d'Études de Géopolitique Appliquée, Paris, avril 2021, p.40-47, https://www.institut-ega.org/l/les-routes-maritimes-arctiques-vers-une-redefinition-des-axes-commerciaux/.

occidental, alors que d'autres redoutent l'intégration de plus en plus prononcée de la Russie dans l'orbite de la nouvelle Chine globalisée, en voie d'affirmation et décomplexée. L'un des résultats les plus surprenants de l'actuel rapprochement entre Moscou et Pékin est le développement de la coopération sino-russe dans l'Arctique. En effet, depuis quelques dernières années, les initiatives économiques et politiques chinoises dans cette région du monde se sont considérablement multipliées, suscitant de nombreuses questions quant aux objectifs de la Chine dans cette région, si bien qu'en janvier 2018, la Chine a jugé nécessaire d'officiellement publier sa propre stratégie arctique. Bien que la Russie ne soit pas le seul pays arctique qui se trouve dans le viseur des ambitions arctiques de Pékin, elle concentre l'essentiel de l'effort des compagnies chinoises souhaitant participer à la mise en valeur des ressources naturelles et à l'exploitation du potentiel des voies maritimes polaires.

De la méfiance à la convergence d'intérêts

L'intérêt de la Chine pour l'Arctique n'est pas un phénomène récent et remonte aux années 1990. C'est à cette époque qu'apparaissent les premiers travaux de recherches chinois sur les problématiques antarctiques et arctiques et se déroulent les premières expéditions polaires de la RPC. Toutefois, en parallèle avec ses activités scientifiques, le gouvernement chinois commence, dès le début des années 2000, à développer de nombreux partenariats politiques et économiques avec les pays arctiques, notamment avec la Russie. Au début, Moscou voit avec une certaine suspicion les tentatives chinoises d'établir une coopération bilatérale dans le domaine de la navigation en Arctique et de l'exploitation des ressources naturelles de cette région considérée comme stratégique, d'autant plus qu'à l'époque Pékin a maintenu une position quelque peu ambivalente au sujet des enjeux de la souveraineté en Arctique. Ainsi, en 2010, le contre-amiral Yin Zhuo, aurait déclaré que « l'Arctique appartient à tous les pays du monde et qu'aucun État n'a de souveraineté à son égard »[2]. Malgré la réaction très négative suscitée chez les Occidentaux par cette déclaration, Pékin ne l'a pas commentée. La Chine va attendre 2013 pour déclarer officiellement qu'elle reconnait reconnaît les droits souverains et l'autorité des pays de l'Arctique dans la région de l'Arctique. Les Russes, qui contrôlent la Route Maritime du Nord (RMN) et revendiquent l'extension de leur plateau continental arctique sur les dorsales de Lomonossov et Mendeleïev jusqu'au pôle Nord, zone recelant potentiellement d'importantes réserves de pétrole et de gaz, se méfiaient donc des ambitions chinoises en Arctique. Ainsi, lorsque la Chine a déposé une demande pour devenir Observateur au sein du Conseil arctique en 2009, la Russie a initialement soutenu le refus de la Norvège et du Canada. Pour plaider sa cause auprès des pays réticents, Pékin a alors dû déployer une intense campagne diplomatique, accompagnée de mesures économiques concrètes, en promettant d'investir des sommes importantes dans la réalisation de différents projets en Scandinavie et en Russie.

[2] Gordon G. Chang, « China's Arctic Play », *The Diplomat*, 9 mars 2010, consulté le 29 novembre 2020, https://thediplomat.com/2010/03/chinas-arctic-play/.

Alexeeva, O. et F. Lasserre (2021). Vers une harmonieuse coopération ? La Russie, la Chine et la route polaire de la Soie. Dans Yannis Bouland (dir.), *Les routes maritimes arctiques : vers une redéfinition des axes commerciaux ?*, Institut d'Études de Géopolitique Appliquée, Paris, avril 2021, p.40-47, https://www.institut-ega.org/l/les-routes-maritimes-arctiques-vers-une-redefinition-des-axes-commerciaux/.

Au début des années 2000, la mise en valeur de l'Arctique – de ses ressources énergétiques et de ses voies maritimes -, redevient une priorité pour le Kremlin. Depuis la chute de l'URSS, le Grand Nord russe a connu des nombreuses difficultés économiques en raison de la réduction drastique des investissements de l'État et du dépeuplement progressif de la région. Avec le désengagement du pouvoir fédéral, les bases militaires et plusieurs centres miniers et industriels situés sur la côte arctique ont fermé et, avec eux, ont disparu aussi, faute d'entretien, de nombreuses infrastructures portuaires et ferroviaires. Or, avec l'arrivée au pouvoir de Vladimir Poutine, l'idée d'un réseau énergétique en Sibérie orientale et en Arctique, permettant d'acheminer les hydrocarbures russes vers les marchés asiatiques est placée au cœur du développement national, ce qui a trouvé une confirmation officielle dans *La stratégie énergétique de la Russie jusqu'en 2020,* publiée en 2003.

Cependant, l'exploitation de ressources naturelles et leur transport dans les conditions climatiques difficiles ne peuvent pas se faire sans la modernisation des infrastructures et sans l'acquisition d'équipements sophistiqués comme de technologies de forage détenues principalement par les compagnies occidentales. La réalisation de ces projets d'envergure demande des investissements considérables que la Russie ne peut pas se permettre. Aux yeux de Moscou, la Chine apparaît alors non seulement comme l'un des consommateurs principaux de ses hydrocarbures arctiques, mais aussi comme un investisseur potentiel. En effet, à bien des égards, la Russie, avec ses vastes réserves de ressources naturelles, et la Chine, avec son économie de plus en plus puissante et ses rythmes de croissance soutenus, paraissent complémentaires. Pour cette même raison, la Chine, dont les activités commerciales se globalisent rapidement, fut aussi pressentie par le Kremlin comme l'utilisateur-clé de la RMN. Ce sentiment semblait se confirmer en 2010, avec le premier voyage du navire-citerne *Baltica* à destination de la Chine le long de cette route polaire ; il transportait du condensat de gaz naturel de Mourmansk à Ningbo, un port situé au sud de Shanghai. Cette première tentative a été suivie par la signature d'une entente de coopération sino-russe en matière de navigation dans l'Arctique qui vise le développement conjoint du potentiel économique de la RMN.

De la théorie à la pratique : le basculement de 2014

Cette complémentarité théorique entre les intérêts économiques russes et chinois peinait cependant à se concrétiser. Malgré la signature de nombreux accords de principe et de lettres d'intention, la plupart de grands projets sino-russes dans le domaine de l'énergie et des infrastructures restent lettre morte. Tout en souhaitant la mise en valeur de ses vastes territoires arctiques et de leurs ressources, le Kremlin hésite à accorder aux entreprises chinoises un accès privilégié à l'Arctique russe de peur de perdre la maîtrise du développement économique de la région.

En 2014, la chute des cours du pétrole, qui a durement frappé les rentrées en devises de la Russie, mais surtout la crise ukrainienne et les sanctions occidentales qui en ont découlé, changent complètement la donne. Le contexte international tendu force Moscou à abandonner l'approche prudente vis-à-vis de Pékin et de ses ambitions arctiques. Faute de

Alexeeva, O. et F. Lasserre (2021). Vers une harmonieuse coopération ? La Russie, la Chine et la route polaire de la Soie. Dans Yannis Bouland (dir.), *Les routes maritimes arctiques : vers une redéfinition des axes commerciaux ?,* Institut d'Études de Géopolitique Appliquée, Paris, avril 2021, p.40-47, https://www.institut-ega.org/l/les-routes-maritimes-arctiques-vers-une-redefinition-des-axes-commerciaux/.

pouvoir coopérer avec des entreprises occidentales et de négocier des accords de vente d'hydrocarbures avantageux, l'idée que la Chine puisse remplacer avantageusement l'Occident comme partenaire économique, mais aussi comme fournisseur de technologies de pointe, est activement promue par le gouvernement russe qui inaugure à ce moment-là sa politique du « pivot vers l'est »[3]. Du côté chinois, la politique étrangère commence alors être soumise de plus en plus aux objectifs de la *Belt and Road Initiative* (BRI), le projet d'infrastructures globales de Xi Jinping, auquel Moscou a adhéré après quelques hésitations initiales. La participation russe à la BRI fut d'ailleurs habilement exploitée par Pékin à des fins de propagande en Chine, en légitimant ainsi son discours sur la BRI qui souligne le caractère global et l'esprit « gagnant-gagnant » de cette initiative. L'approfondissement récent de la coopération sino-russe en Arctique serait donc une conséquence directe de ces changements politiques.

Concrètement, la Russie accorde aux compagnies et banques chinoises la possibilité de contribuer à plusieurs projets d'envergure dans le domaine de l'énergie et des infrastructures arctiques. Ainsi, les Chinois détiennent désormais de larges parts dans les deux mégaprojets gaziers qui exploitent les gisements en Sibérie arctique, Yamal LNG et Arctic LNG 2. Projet emblématique, Yamal LNG produit 16,5 millions de tonnes de gaz par an, ce qui a hissé la Russie, en février 2019, au rang de premier exportateur de gaz liquéfié vers le marché européen[4]. Quant à l'Arctic LNG 2, il s'agit du développement des ressources du gisement terrestre géant de gaz à condensats, dont le potentiel de production annuel est évalué à 19,8 millions de tonnes[5]. Ce site est situé à proximité de Yamal LNG, ce qui réduit sensiblement le coût de son exploitation, car il utilisera des installations logistiques existantes. Dans les deux cas, la Chine est non seulement pourvoyeur de fonds mais aussi fournisseur d'équipements, ce qui lui permet de se bâtir une certaine réputation, en montrant qu'elle est capable de développer les techniques de pointe dans le domaine où elle n'avait aucune compétence il y a encore quelques années.

Quant à la RMN, en dehors du géant chinois du transport maritime COSCO, qui a envoyé respectivement cinq, huit navires et 9 navires en transit le long de ce passage polaire en 2017, 2018 puis 2019, les sociétés de navigation chinoises ont démontré très peu d'enthousiasme pour son utilisation[6]. Bien que Pékin ait annoncé en 2018 qu'il ambitionne de tracer une nouvelle Route de la Soie Polaire pour connecter la Chine à l'Europe via l'océan Arctique, cette déclaration n'a pour le moment pas influencé la circulation

[3] Olga Alexeeva et Frédéric Lasserre, « L'évolution des relations sino-russes vue de Moscou : les limites du rapprochement stratégique », *Perspectives chinoises*, nº 3, 2018, p. 75-84.
[4] Ekaterina Kravtsova, « RPT-Russia ships record high LNG volumes to Europe in February », *Reuters*, 28 février 2019, https://www.reuters.com/article/lng-europe-russia/rpt-russia-ships-record-high-lng-volumes-to-europe-in-february-idUSL5N20N7ZJ.
[5] « Russie : lancement du projet majeur Arctic LNG 2 », *Total*, 5 septembre 2019, https://www.total.com/fr/medias/actualite/communiques/russie-lancement-du-projet-majeur-arctic-lng-2.
[6] Olga Alexeeva et Frédéric Lasserre, « An analysis on Sino-Russian cooperation in the Arctic in the BRI era », *Advances in Polar Science*, 2018, vol. 29, nº 4, p. 269-282.

Alexeeva, O. et F. Lasserre (2021). Vers une harmonieuse coopération ? La Russie, la Chine et la route polaire de la Soie. Dans Yannis Bouland (dir.), *Les routes maritimes arctiques : vers une redéfinition des axes commerciaux ?*, Institut d'Études de Géopolitique Appliquée, Paris, avril 2021, p.40-47, https://www.institut-ega.org/l/les-routes-maritimes-arctiques-vers-une-redefinition-des-axes-commerciaux/.

maritime dans l'Arctique russe, qui reste toujours faible[7], même avec un rebond du transit en 2020 à environ 65 transits prévus.

Aujourd'hui, même si la plupart des voyages effectués sur la RMN battent pavillon russe, la Chine, à travers la compagnie d'État COSCO, est le premier utilisateur étranger de la RMN comme route de transit, avec 9 voyages en 2019. Les compagnies chinoises ne sont cependant pas les premières utilisatrices de la RMN comme route de destination : les navires d'Arctic Blue LNG et Arctic Green LNG, filiales de la japonaise MOL Mitsui et de China Shipping LNG, ont effectué 72 voyages en 2019, contre 125 pour la canado-britannique Teekay, ou 243 pour la grecque Dynagas. La Chine s'efforce de développer le transit maritime, afin sans doute, de manière opportuniste, de préserver des occasions commerciales, mais cet intérêt reflète aussi sans doute une lecture candide des opportunités du trafic maritime arctique : on observe peu d'analyses critiques des difficultés de ce segment du marché du transport sous la plume d'auteurs chinois[8] De plus, à part quelques entreprises chinoises comme COSCO ou China LNG Shipping et ses filiales Arctic Blue et Arctic Green, actives dans l'Arctique sibérien, la plupart des compagnies maritimes chinoises, comme leurs homologues asiatiques ou occidentales, sont très majoritairement peu intéressées par l'Arctique[9].

Pour les Chinois, cette voie de navigation polaire semble présenter un intérêt surtout parce qu'elle facilite l'accès aux gisements de ressources naturelles se trouvant en Arctique, et non pas parce qu'elle présente une alternative viable aux actuels trajets commerciaux via le détroit de Malacca ou le canal de Suez. Ainsi, la plupart des navires chinoises qui circulent dans l'Arctique russe ne transportent pas de conteneurs commerciaux mais des matières premières et du matériel de construction pour les sites d'exploration gazière russes en développement.

Ceci dit, opportuniste, il semble que la Chine ait discrètement offert la possibilité d'accroitre la capacité de navigation sur la RMN en offrant la possibilité d'escorter des convois avec ses propres brise-glaces[10]. Cette situation aurait présenté l'avantage de pouvoir augmenter le volume en transit ou de transport des ressources sibériennes exploitées; elle aurait aussi positionné la Chine comme acteur majeur de la navigation dans les eaux de la RMN. C'est probablement pour éviter une telle situation de dépendance, que Moscou a fermé la porte à de telles perspectives : En septembre 2018, un expert du Conseil des affaires internationales de Russie a souligné que la Fédération de Russie était

[7] Frédéric Lasserre et Olga Alexeeva et Linyan Huang, « La stratégie de la Chine à l'égard de l'Arctique : menaçante ou opportuniste ? », in J.-C. Boucher et al. (dir.), *Défendre la souveraineté du Canada: nouvelles menaces, nouveaux défis*, Ottawa, Défense nationale, 2019, p. 83-102.

[8] Tianming, G. et Erokhin, V. (2019). China-Russia collaboration in shipping and marine engineering as one of the key factors of secure navigation along the NSR. *Arctic Yearbook* 2019, https://arcticyearbook.com/images/yearbook/2019/Scholarly-Papers/20_AY2019_Gao_Erokhin.pdf

[9] Beveridge, L.; M. Fournier, F. Lasserre, L. Huang, P.-L. Têtu (2016). Interest of Asian shipping companies in navigating the Arctic. *Polar Science* 10(3):404-414.

[10] Mitko, A. (2018). Chinese icebreakers to ply Northern Sea Route. *The Arctic*, 19 avril, https://arctic.ru/analitic/20180419/739491.html.

fermement opposée à toute activité de brise-glace étrangers sur la Route maritime du Nord, y compris les brise-glaces américains et chinois[11]

Yamal LNG, une réussite nationale russe ou chinoise ?

À ce jour, le mégaprojet Yamal LNG reste le résultat le plus visible de la coopération sino-russe en Arctique. Véritable défi technologique et logistique, le site héberge non seulement une usine d'extraction de gaz naturel liquéfié, mais aussi des réservoirs de stockages géants, un aéroport international, un port et une ville pour loger des employés. Mené par *Novatek*, l'une des plus grandes entreprises sur la scène énergétique russe, le projet fut au départ envisagé comme une initiative franco-russe, avec la participation de *Total*, qui a fourni la technologie de liquéfaction de gaz adoptée pour les conditions arctiques extrêmes. Toutefois, le coût élevé de réalisation du projet a poussé *Novatek* à chercher d'autres investisseurs au moment même où les compagnies occidentales ne pouvaient plus faire affaires avec les entreprises russes, à la suite de l'entrée en vigueur des sanctions américaines. Dans ce contexte, Moscou a dû se tourner vers la Chine pour finaliser le projet. Yamal LNG permet ainsi aux compagnies chinoises de mettre en valeur leurs compétences techniques et industrielles, alors que les banques chinoises deviennent des détenteurs majeurs de dettes russes.

En décembre 2017, Vladimir Poutine a officiellement inauguré la première ligne de production de gaz à Yamal. Moscou et Pékin semblent donc réussir leur pari de coopération dans le développement de l'Arctique russe. Toutefois, ces projets ont également illustré le fait qu'il existe des divergences de vues notables entre Moscou et Pékin quant à l'interprétation du rôle de chacun dans cette coopération bilatérale. En Russie, la réalisation de ce projet a été présentée avant tout comme une réussite nationale, même si la Chine et la France y ont beaucoup contribué. Toute nouvelle concernant Yamal LNG est diffusée par les chaînes nationales russes ; tout événement majeur (le départ du premier méthanier, l'atteinte de la capacité maximale de production du gaz etc.) est célébré en grande pompe. Aux yeux de Moscou, ce projet est un symbole du succès de la politique mise en place en réaction aux sanctions occidentales. Sa réalisation est donc perçue comme une victoire stratégique russe qui permettrait à la Russie de renforcer sa position sur le marché mondial du gaz et d'asseoir sa place d'acteur incontournable dans l'Arctique.

[11] Office of the Secretary of Defense (2019), Annual Report to Congress. Military and Security Developments Involving the People's Republic of China 2019. Washington, DC.

Alexeeva, O. et F. Lasserre (2021). Vers une harmonieuse coopération ? La Russie, la Chine et la route polaire de la Soie. Dans Yannis Bouland (dir.), *Les routes maritimes arctiques : vers une redéfinition des axes commerciaux ?*, Institut d'Études de Géopolitique Appliquée, Paris, avril 2021, p.40-47, https://www.institut-ega.org/l/les-routes-maritimes-arctiques-vers-une-redefinition-des-axes-commerciaux/.



Fig. 1. Le port de Sabetta (péninsule de Yamal) et le site gazier de Yamal LNG de Novatek.

La société chinoise CNPC détient 20% de Yamal LNG, et le fonds d'investissement chinois des Routes de la Soie, 9,9%.

Source. : High North News, 29 avril 2019, https://www.highnorthnews.com/en/china-acquires-20-percent-stake-novateks-latest-arctic-lng-project

À Pékin, le projet Yamal LNG est plutôt vu comme un symbole du nouveau savoir-faire des compagnies chinoises, capables de développer et de produire les équipements sophistiqués que l'industrie russe ne peut pas fournir, faute d'expertise technologique et d'installations modernes. Cette vision prédomine dans les médias chinois, qui vantent le rôle de la Chine dans la réalisation du programme. On affirme même que sans l'aide financière chinoise et sans son expertise technique, le projet n'aurait jamais vu le jour. Cependant, c'est sous la forme d'un crédit dont les conditions de remboursement semblent être au grand avantage des banques chinoises que les fonds nécessaires ont été accordés à la Russie. Par ailleurs, les équipements fabriqués en Chine (les modules pour l'usine de gaz, les pièces détachées pour les installations de liquéfaction de GNL, etc.) ont joué, certes, un rôle important, mais non essentiel au projet. La technologie de *Total*, elle, l'était, mais, dans le contexte des sanctions européennes, les Français préfèrent de ne pas trop afficher ce fait. Aux yeux de Pékin, Yamal LNG est donc aussi un symbole de la réussite nationale dont le succès illustre bien des capacités d'adaptation et d'invention de la Chine dans les conditions extrêmes de l'Arctique, confirmant le bien-fondé de ses ambitions dans cette région polaire.

Alexeeva, O. et F. Lasserre (2021). Vers une harmonieuse coopération ? La Russie, la Chine et la route polaire de la Soie. Dans Yannis Bouland (dir.), *Les routes maritimes arctiques : vers une redéfinition des axes commerciaux ?*, Institut d'Études de Géopolitique Appliquée, Paris, avril 2021, p.40-47, https://www.institut-ega.org/l/les-routes-maritimes-arctiques-vers-une-redefinition-des-axes-commerciaux/.

Une stratégie polaire qui reste à clarifier

Depuis quelques années, le rythme de la coopération sino-russe dans l'Arctique semble s'accélérer dans un contexte où l'unité géopolitique apparente entre Moscou et Pékin tranche fortement avec la désunion du G7, miné par les mesures unilatérales du président américain Donald Trump en matière économique et diplomatique. Toutefois, la différence de vision sur les modes et les finalités de cette coopération arctique pourrait sérieusement hypothéquer son avenir. L'analyse rigoureuse des projets russes laisse peu de place pour une collaboration de long terme avec la Chine, au-delà s'une coïncidence à court terme d'intérêts nationaux. À long terme, les perspectives de ce nouveau rapprochement Chine-Russie en Arctique dépendent donc fortement de la conjoncture internationale et de la capacité des deux pays à élaborer une stratégie cohérente de leur collaboration, avec des objectifs clairement définis et appliqués sur le terrain. Qui plus est, la Chine pourrait, au fur et à mesure du déploiement de ses intérêts en Arctique, même relativement limités, se sentir légitime dans une plus grande intervention dans la gouvernance de la région et des orientations stratégiques de l'Arctique russe, ce que refuse totalement Moscou.[12] Basée sur des malentendus, ce rapprochement sino-russe aboutirait-il à de graves frictions à l'avenir ?

Olga Alexeeva et Frédéric Lasserre

[12] Passeri, A. et Fiori, A. (2019). Beyond the 'Win-Win' Rhetoric: Drivers and Limits of the Sino-Russian Partnership in the Arctic. *Interdisciplinary Political Studies*, *5*(2), 443-475.

Alexeeva, O. et F. Lasserre (2021). Vers une harmonieuse coopération ? La Russie, la Chine et la route polaire de la Soie. Dans Yannis Bouland (dir.), *Les routes maritimes arctiques : vers une redéfinition des axes commerciaux ?*, Institut d'Études de Géopolitique Appliquée, Paris, avril 2021, p.40-47, https://www.institut-ega.org/l/les-routes-maritimes-arctiques-vers-une-redefinition-des-axes-commerciaux/.